


tramspoor

MAANDBLAD VERENIGING VAN HET TRAMMUSEUM TE SCHEPDAAL

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER: AMUTRA
PANNERHUISSTRAAT, 164, 1020 BRUSSEL

ONTWERP TITELBLAD: 

REDAKTIE ADRES: ROGER BASTAENS
KERKENDIJK, 1, 2200 BORGHEMOUT

NUMMER 42. (4° jaargang nr 6)

MAART 1971.

FEEST IN GENT.

"Bewolkt met ruime opklaringen, sneeuwbuien mogelijk; voorjaarsbuien". Dit was het weerbericht van woensdag 17 maart 1971. In alle vroegte snorden we rustig naar Brugge, nadat ons de vorige dag telefonisch mededeling was gegeven van het feit dat op die gedenkwaardige woensdag de eerste Gentse PCC zou worden afgeleverd. We konden ons de luxe niet getroosten van een dergelijk evenement niet de nodige foto's te maken voor het archief, onze leden ten bate. Rukwinden zo af en toe, herinnerden er ons aan dat we in de wagen zaten. Goed, dus maar naar Brugge. In Brugge werden we al dadelijk gekonfronteerd met de 03 die op de proefbaan stond, opgetuigd met trolley! Na een wijl wachten en over en weer gerèn, kregen we eindelijk de eerstgeborene, de 01 te zien. Nou, de eerste kennismaking was gewoon overweldigend. De kleurencombinatie van de Gentse PCC verdient alle aandacht, en we geven graag toe, dat onze verwachtingen, die toch al hoog gespannen stonden, overtroffen werden door de feiten. Het dak is lichtgrijs, de raampartij roomkleurig, en het onderste deel, lichtblauw, van het gele gescheiden door de donkerblauwe band, die in Antwerpen bruin is. Het blauwe wordt onderaan begrensd door een schokbreker in donkergrijs. Ook de buffer is donkergrijs. Onze nieuwsgierigheid ging ook uit naar de film, waarvan U verder in dit blad nadere gegevens vindt. We wilden eerst zien of er lijn 3 opstond. Dat was niet het geval, maar wel vonden we in vervanging daarvan, de lijnen 30 en 31. Binnenin zijn de wagens uitgevoerd in blauwe tint, fris en aangenaam. De schikking is wel ietwat vreemd, maar logisch, gelet op de dubbele rijrichting. De uitvoering van de voor- en achterkant is identiek, en geheel volgens het Antwerpse patroon. Na de middagpauze bij BN, kwam de 01 eindelijk uit de loods, en werd op de rolbrug gebracht, overgebracht naar een verbindingsspoor, weer een rolbrug, om eindelijk op de plaats van lading aan te komen. Het laden zelf verliep gunstig, en na korte tijd zette de traktor met zijn kostbare last zich in beweging, rustig de reeds vertrouwde weg nemend. Er reed nu ook een Gentse tram door Brugge's straten... In Gentbrugge werd de "blauwe vogel" ongeduldig verwacht door het personeel in de stelplaats en enkele geïnteresseerden die reeds lang hadden postgevat bij het gekende hekken. Ook het lossen in de stelplaats verliep



AMUTRA



geheel naar wens. De bedrevenheid terzake van het NMVB personeel verdient even de aandacht. Zijzelf zijn er de tel bij kwijtgeraakt na de talloze malen dat ze dezelfde bewerking hebben uitgevoerd, en met het logge maar toch beweegkrachtige govaarte van de baantraktor, het land in alle richtingen hebben doorkruist. Het hoeft geen betoog dat de Gentenaars in hun nopjes zijn, en tijdens de doortocht van de stad hadden velen van hen "hun" tram dadelijk herkend. De verdere aflevering zal zeker beïnvloed worden door het einde der staking bij ACEC. Inderdaad, dit konflikt bemoeilijkt het regelmatige leveren van onderdelen. Voor de MIVG en de Gentenaars is een nieuwe tijd aangebroken voor het stadsvervoer. Wij wensen zeer van harte dat het een sukses wordt over de ganse lijn, en de frekwentie in Gent kennende, niet het er beslist naar uit. Goed zo, Gent!

OM EN BIJ DE BEDRIJVEN.

Buurtspoorwegen Antwerpen.

De NMVB is begonnen met het wegnemen van de sporen. Dit werk is al beëindigd in de Bliersmanstraat en de Ooststraat. (maart '71), Thans wordt er gewerkt op de Noordersplaats.

-Van de twaalf trams die sedert de scheuring der elektrische diensten in mei 1968 in Antwerpen zijn achtergebleven, worden eerlang de 9746 en de 10323 naar Oostende overgebracht. De 10323 is de enige wagen van de reeks 10300-10399 (deze 100 rijtuigen zijn uiteraard uit verschillende reeksen en types samengesteld) die tot type S werd verbouwd, en de 109° of voorlaatste gebouwde type S. Wij hopen dat deze vertrouwde rijtuigen nog lang in Oostende zullen blijven. Met enkele rijtuigen van de vroegere groep Antwerpen zijn we nog niet aan het einde van ons latijn, maar daarover later meer.

Uit de Wolstad - STIV:

Emr 84 van de STIV werd bij een schroothandelaar in brand gestoken op 31 dec. '70, in de namiddag. Dag op dag, een jaar vroeger, reed de 84 zijn laatste dag op lijn 6 in Verviers. De 79 werd aan de vlammen prijsgegeven op 12 nov. '70, terwijl de 97 nog diensten bewijst als schuilhuisje voor de werklui bij de bewuste schroothandelaar.

Uit de Metropool - MIVA:

In ons vorig nummer hadden we het over de mogelijke omlegging van lijn 2 naar de Melkmarkt, en het eveneens leggen van een tijdelijke verbinding tussen Melkmarkt en Groenplaats. We lieten de mogelijkheid open van een tijdelijke tramlijn op de Grote Markt, om terug te komen in de Korte Nieuwstraat, via Kaasrui en Melkmarkt. Vanwege de MIVA, onsvingen we daaromtrent een telefoontje, met de mededeling dat de MIVA deze mededelingen niet had verstrekt. Waarvan akte. We wensen deze zaak in het reine te stellen bij onze lezers. Daarom dit: Deze mededeling deden wij aan de hand van krantenknipsels, in ons bezit, die meernaals gewaagden van de omlegging van lijnen 2 en 3 naar de Melkmarkt, met daarbij de mogelijkheid van een verbindingsspoor tussen de Melkmarkt en de Groenplaats. Daarop voortgaande hebben wij ons de vraag gesteld hoe dan de terugrit wel zou moeten geschieden, en we zagen geen andere oplossing dan een tijdelijke omlegging langs de Grote Markt-Kaasrui. Er stond trouwens ook een vraagteken achter deze zienswijze. Een tweede oplossing zagen we in het omleggen van lijn 3 langs de Frankrijklei-Leopoldstraat Maar, vanwege de MIVA werd ons hierover geen enkele mededeling verstrekt, zodat we wensen te onderlijnen dat wij ons hier even lieten gaan op ongegronde argumenten. Hiervoor onze verontschuldiging, MIVA. Dit rechtgezet zijnde, lazen we op di 6 april in De Nieuwe Gazet dat lijnen

2 en 3 omstreeks het einde van het jaar inderdaad zouden worden omgelegd naar de Melkmarkt. Lijnen 7 en 8 zouden (!!!) worden opgehouden op het Komediëplein, om langs de Lange Gasthuisstraat terug te keren. Dit alles in verband met het bouwen van het Pré-Metrostation "Meir". Wij geven dit bericht voor wat het waard is, maar aangezien wij geen inlichtingsbronnen hebben buiten de kranten, zien we ons genoodzaakt onze lezers zoveel als mogelijk op de hoogte te houden, voortgaande op deze bronnen.

-In het Stadspark is op 15 maart 1971 de tentoonstelling opengesteld, die de Antwerpenaars moet voorlichten omtrent de Pré-Metroplannen in de Metropool. Deze tentoonstelling is in een houten gebouw ondergebracht, waarin destijds ook in het Koninklijk Park van Brussel een voorlichtingstentoonstelling werd gehouden, maar dan uiteraard met betrekking tot de Brusselse onderneming. Deze expo blijft de ganse zomer toegankelijk van maandag tot zaterdag, en ook op zaterdag, van 14 tot 18 uur. 's Zondags is de expo gesloten.

HAN.

Een lezer uit Eupen zond ons een vriendelijke brief waarin hij melding maakt van het feit dat ook bij de rijtuigen op de lijn naar de Grotten van Han, de geel-rode kleur haar intrede heeft gedaan, naar het voorbeeld van de TTA. Met de nieuwe kleuren zouden reeds gezien zijn: AR 168 - AR 145 - de zomerrijtuigen 8812-8821-8861-8893-8896-8798 en de gesloten bijwagens 10220. Er waren toen nog in het geel de AR 159 en 246. Waarschijnlijk zitten die nu ook wel al in de nieuwe verf. Terloops weze vermeld dat de SNEELRT in Rijsel eveneens deze kleurencombinatie aanneemt.

Uit de Arteveldestad - MIVG:

Op 16 maart 1971 werd op lijn 1, het nieuwe spoor aangesloten in de richting stad, waarbij lijn 1 over een eigen trambrug komt te rijden. Voorlopig echter wordt ook het gewone verkeer toegelaten, mits de breedtebeperking van 2,30m. en de gewichtsbepending van max. 25 ton te eerbiedigen. Er wordt momenteel gewerkt aan het slopen van de oude brug, waarna een nieuwe oeververbinding wordt gebouwd. In de hoogte wordt het oude tracé overspannen door de aansluitingsweg tussen het Centrum en de E 3. Eenmaal de verbinding gereed, krijgt de tram de heerschappij over de trambrug. De eerste wagen die over de nieuwe brug reeds was "onze" 378, om 10u.

-Op 15.3.71 werd ook emr 336 aan de B kant uitgerust om PCC wagens te slepen bij defekt. 331 kwam op 30.3 aan bod.

-De Gentse PCC wagens zijn nu ook aan de zijkant genummerd, vlak naast de instapdeur. Voor- en achteraan staat het nummer onder de koplamp. Het MIVG embleem staat midden v.d. zijkant.

-De eerste rijtuigen die gesloopt zullen worden zijn: 364 - 377 en 379, en 323 - 326.

-De richting stad - voorstad van lijn 1 aan de St Lievenspoort kwam in dienst op 19.3.71. Om 9u. precies reed emr 368 er als eerste overheen. Onmiddellijk daarop werd op het oude traject de bovenleiding weggenomen en een gedeelte van de sporen.

-Op 19 maart 71 werd de 01 aan de pers voorgesteld, en werd met het versierde rijtuig en de genodigden een rit naar het station en terug gemaakt, via lijnen 1 en 4. De 01 is thans geregeld op proefrit, vooral op lijn 10.

-Op vr 2 april kwam de 02 in Gent aan.

-Op de nieuwe films komen voor de lijnen 1-2-30-31-

KOORNMARKT-WILSONPLEIN-STELPLAATS-EXTRA DIENST-4-~~4~~-10. Wegens plaatsgebrek geven we de teksten volgende maal. Lijn 1=blauw, 2 = wit, 30+31=geel, K,W;S en E wit, 4 en ~~4~~=rood, 10=GROEN.

Zoekertje:

De heer J. Ingelbeen, Plaats 31, 8658-Dadizele zoekt foto's van de lijn Kortrijk - Geluwe, met stoom of dieseltrams. Wie kan helpen wachte niet.

Uit de Hoofdstad - MIVB:

In TP 40 blz.3 onderaan, schreven we: "Van de oude "Tramways Economiques" blijven enkel nog de standaards.....over"

In verband hiermede kregen we van de MIVB een vriendelijke brief dd 9 maart '71, waarin een toelichting gegeven wordt, betreffende deze wagens, die we graag hier aanhalen:

".....Inderdaad, de oude "Tramways Economiques", genummerd 3400 zijn niet dezelfde als de standaardrijtuigen, zij zijn ietwat minder breed, (wagen 3400: 2m, standaardwagen: 2,10m). Deze kleinere breedte heeft als gevolg: 1) een kleiner aantal plaatsen: standaardwagen: 69 - , wagen 3400: 66.

2) dat de kleine raampjes aan de voor- en achterkant een klein breedteverschil vertonen.

Wij geven U deze inlichtingen om uw dokumentatie te vervolledigen en U in staat te stellen uw leden, die altijd nieuwsgierig zijn inzake tramnieuws, ervan in kennis te stellen ".... wat wij meteen hebben gedaan, mijnheer de Directeur-Generaal, en wij zijn U dankbaar voor deze toelichting. Uw vriendelijke attentie bewijst eens te meer dat ons blad ten volle uw aandacht geniet, en dat is voor ons de beste aanmoediging die we kunnen wensen.

-Tijdens de brand in de Universitaire gebouwen op 8 feb. '71, werd lijn 32 vanaf de Renbaanlaan afgeleid naar het Bos, waar ook lijn 94 opgehouden werd. Er pendelde een bus tussen Bosvoorde en het Bos.

-11.3.'71: emr 5011 op lijn 81 ontspoort op de wissels van het Noorderplein. De wisselnaald versprong tussen de twee wielgroepen, waardoor de achterste helft prompt lijn 62 opreed, terwijl het voorste deel naar de helling van het Noordstation reed. De 5011 stond aldus bijna dwars op de sporen. Emr 1080/58+2069 trachtten tevergeefs de 5011 terug in het goede spoor te krijgen. De dienst was gestremd van 17u.05 tot 17u.25. Ondertussen was een trein van lijn 62 van onder de brug, via lijn 90 naar het Noordstation gereden, om via Brabantstraat terug naar de Tervurenpoort te rijden. Een trein van lijn 55 en een mw van lijn 81 keerden van het Noordstation via de NMBS tunnel en de Brabantstraat terug naar het Vredeplein, resp. Bockstaelplein. De reizigers van de 5011 stapten over op een andere wagen van lijn 81, terwijl de 5011 naar stp Schaarbeek reed.

- Op 23 maart 71 had in Brussel een betoging plaats van ontevreden Landbouwers. De betoging liep uit de hand en ontaardde in straitschennis op grote schaal. Op de Zuidlaan werd PCC 7124 op lijn 18 in brand gestoken, en aan de Ninoofse Poort brandde de WW 34 geheel uit. De 7124 is er erg aan toe en zal wel even uit de cirkulatie zijn: hij kwam op lijn 18 wegens omleggingen op de Zuidlaan terecht. Op het Liedtsplein zag men 18-19-101-102-103, ook aan het station van Schaarbeek en op de Zuidlaan. Sommige bestuurders vonden de wagen waarvan ze het personeel moesten aflossen, terug om 23u.!

-Sedert 30 maart 71 rijdt lijn 18 door de tunnel van de Kleine Ring. Die dag trad een nieuwe dienstregeling in voege waarbij rijtuigen van andere lijnen vrij kwamen.

-Eveneens op 30.3.71 werd lijn 94 omgelegd langs het Poelaertplein-Kleine Zavel-Koningsplein-Koningsstraat... De Naamse Poort wordt door deze lijn niet meer bediend. De film werd aangepast, maar wegens plaatsgebrek moeten we daarop terugkomen in TP 43, die over een tiental dagen komt...